

Auftraggeber

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
Tiefbauamt / Verkehrsinfrastruktur
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

Auftragsbezeichnung

Laufen, Verlegung Nau-Brücke

Mitwirkung

Berichtstitel

Überprüfung Standortgebundenheit der Unterführung Eishalle



Quelle: Nutzungsschema Areal Nau, REK 8/2022

Verfasser

Julia Bernecker
Kai Hitzfeld

Gruner AG
St. Jakobs-Strasse 199
CH-4020 Basel
T +41 61 317 61 61
www.gruner.ch

Auftragsnummer

E-21-01121.005 / 21

Datum

23. November 2023

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Ausgangslage	4
1.1 Anlass und Ziel der Studie	4
1.2 Flächennutzung Bereich Nau	4
1.3 Rahmenbedingungen der Studie	5
1.3.1 Hochwasserschutzprojekt Birs	5
1.3.2 Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr neue Naustrasse	5
1.3.3 Nutzergruppen der Fuss-/Veloinfrastruktur	6
2 Projektziele	7
3 Beschreibung der Varianten	7
3.1 Erläuterung Unterführung Eishalle	7
3.2 Variante 0 Basisvariante	9
3.3 Variante A Unterführung Eishalle	9
3.4 Variante B Unterführung Schliffweg	10
4 Erreichung der Projektziele	11
4.1 Ziel Attraktivität	11
4.2 Sicherheit	12
4.3 Erreichbarkeit	12
4.4 Umwelt	13
4.5 Fazit Zielerreichung	13
5 Detaillierung Zielerreichung Umwelt und Schutzbestimmungen	13
5.1 Gewässerraum	13
5.2 Ufer- und Naturschutzzone	14
5.3 Biotopschutz (schützenswerte Lebensräume)	14
5.4 Wald	15
6 Zusammenfassung und Fazit	15

Anhang

- A Vorzugsvariante neue Naustrasse mit Fuss-Velo-Infrastrukturen
- B Detail Variante B – Aufweitung Unterführung Schliffweg
- C Unterschiedliche Schutzkategorien

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Planung des Frei-Raums Norimatt-Nau im REK [1]	4
Abbildung 2	Vorzugsvariante neue Naustrasse mit Fuss-Velo-Infrastrukturen	5
Abbildung 3	Längsschnitt Unterführung 'Eishalle'	8
Abbildung 4	Variante 0 Basisvariante	9
Abbildung 5	Variante A Unterführung Eishalle	10
Abbildung 6	Variante B Unterführung Schliffweg	11
Abbildung 7	Fazit Zielerreichung	13
Abbildung 8	Übergangsrechtlicher Gewässerraum an der Birs	14

Grundlagen

Seitens der Auftraggeberin wurden folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt:

- [1] Stadt Laufen BL: Räumliches Entwicklungskonzept; 10.8.2022
- [2] EWP: Faktenblatt Fuss- und Veloverkehr Raum Norimatt-Nau; 26.8.2022
- [3] TBA Kanton Basel-Landschaft: Laufen Verlegung Nau-Brücke, Erläuterung Variantenentscheid Führung Fuss- und Veloverkehr entlang der verlegten Naustrasse; 25.1.2023

1 Ausgangslage

1.1 Anlass und Ziel der Studie

Im Rahmen des kantonalen Hochwasserschutzprojektes Laufen muss die heutige Naubrücke neu gebaut werden, die Naustrasse quert künftig die Birs auf der Norimattbrücke und verläuft anschliessend parallel zum SBB-Gleis. Die aktuelle Naustrasse endet künftig mit Sackgassen im Bereich der Birsufer.

Entlang der neuen Naustrasse verläuft auf der Nordseite, auf der auch die Randnutzungen liegen, ein 2.5m breites Trottoir. Auf beiden Fahrstreifen werden 1.8m breite Radstreifen markiert. Von der Norimattbrücke aus führen Treppenanlagen zu dem Fussweg (Velos gestattet), der den Birspark erschliesst und das Gebiet Norimatt mit dem Stedtli verbindet.

Die Gemeinde Laufen und der Kanton Basel-Landschaft fördern mit Blick auf eine nachhaltige Mobilität die Velonutzung bzw. das Zufussgehen. Um auch für diese Verkehrsmittel eine direkte, sichere Verbindung zu dem Bereich Badi/Fussballplatz anzubieten, wird im Rahmen der Verlegung der Naustrasse die Verlängerung des Fusswegs (Velos gestattet) bis zum Schliffweg geplant. Dazu ist die Unterführung Eishalle notwendig.

Die Unterführung Eishalle liegt im Bereich des SBB-Gleises teilweise im Gewässerraum. Im Hinblick auf eine stufengerechte Überprüfung bzw. Absicherung der Planung Verlegung Nau-Brücke wird zunächst für dieses Projekt untersucht, ob die Unterführung Eishalle standortgebunden ist.

Aufgrund der unterschiedlichen Planungstiefen und Genehmigungsphasen aller Infrastrukturvorhaben im Raum Nau findet eine Gesamtbetrachtung in der späteren, vertiefenden Planung des Bauprojektes statt.

1.2 Flächennutzung Bereich Nau

Die Stadt Laufen definiert in ihrem räumlichen Entwicklungskonzept (REK) den entstehenden Frei-Raum Nau als Freizeit- und Naherholungsraum Birspark (s. Abbildung 1).

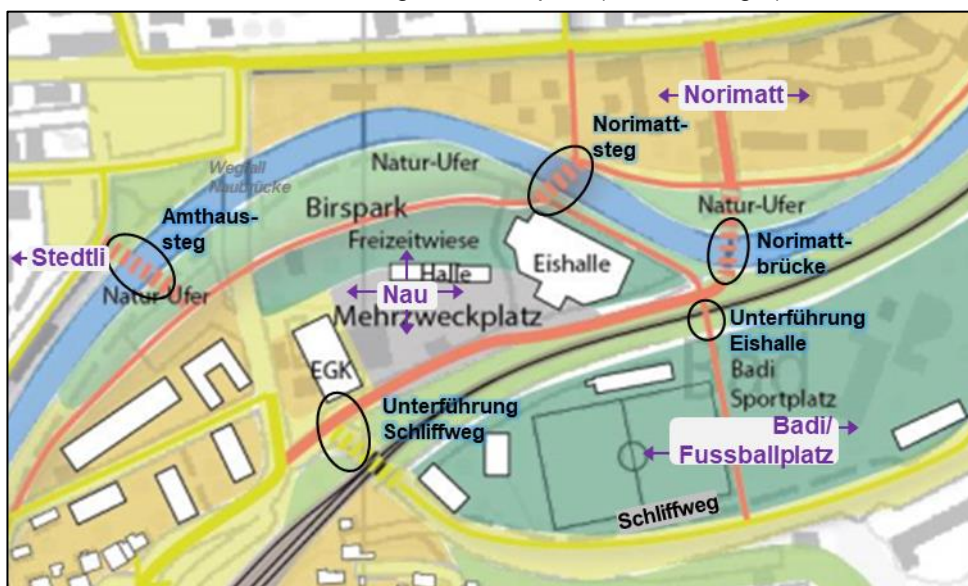


Abbildung 1 Planung des Frei-Raums Norimatt-Nau im REK [1]

Einerseits dient dieser Raum künftig dem Aufenthalt und der Naherholung, andererseits auch als Verbindung zwischen dem Stedtli und den Sport- und Freizeitanlagen.

1.3 Rahmenbedingungen der Studie

1.3.1 Hochwasserschutzprojekt Birs

Im Rahmen des genehmigten Hochwasserschutzprojektes ist eine Aufweitung im Gebiet Nau / Norimatt vorgesehen. Der Hochwasserschutzdamm rückt von der Birs weg, wodurch sich eine Vergrößerung der Naturfläche ergibt. Im Bereich der Aufweitung ist auch ein neuer Fussweg (Velos gestattet) geplant. Der Gewässerraum soll an die Aufweitung angepasst werden. Die Mutation des Gewässerraums ist allerdings noch nicht rechtskräftig, weil Rechtsmittel ergriffen wurden. Im kantonalen Geoportal ist daher noch die derzeitige übergangsrechtliche Ausdehnung enthalten (s. Abbildung 8).

1.3.2 Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr neue Naustrasse

Mit dem Kauf des Spilag-Areals im Jahr 2019 wurde die Voraussetzung geschaffen, die Nau-Brücke an optimierter Lage östlich der Eishalle neu zu erstellen und die Naustrasse neu entlang der Bahnlinie zu führen. In einer separaten Studie haben die Gemeinde Laufen und das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft gemeinsam mehrere Varianten der Führung des Fuss- und Veloverkehrs erarbeitet, verglichen, bewertet, optimiert. Als Ergebnis dieses iterativen Prozesses kristallisiert sich folgende Vorzugsvariante heraus (s. Abbildung 2 bzw. Anhang A):

- > Entlang der neuen Naustrasse werden beidseitig 1.8 m breite Radstreifen markiert. Auf der Nordseite steht ausserdem ein 2.5 m breites Trottoir zur Verfügung.
- > Auf der Südseite schafft ein mindestens 0.5 m breiter Grünstreifen einen Abstand zur Stützwand am SBB-Gleis.

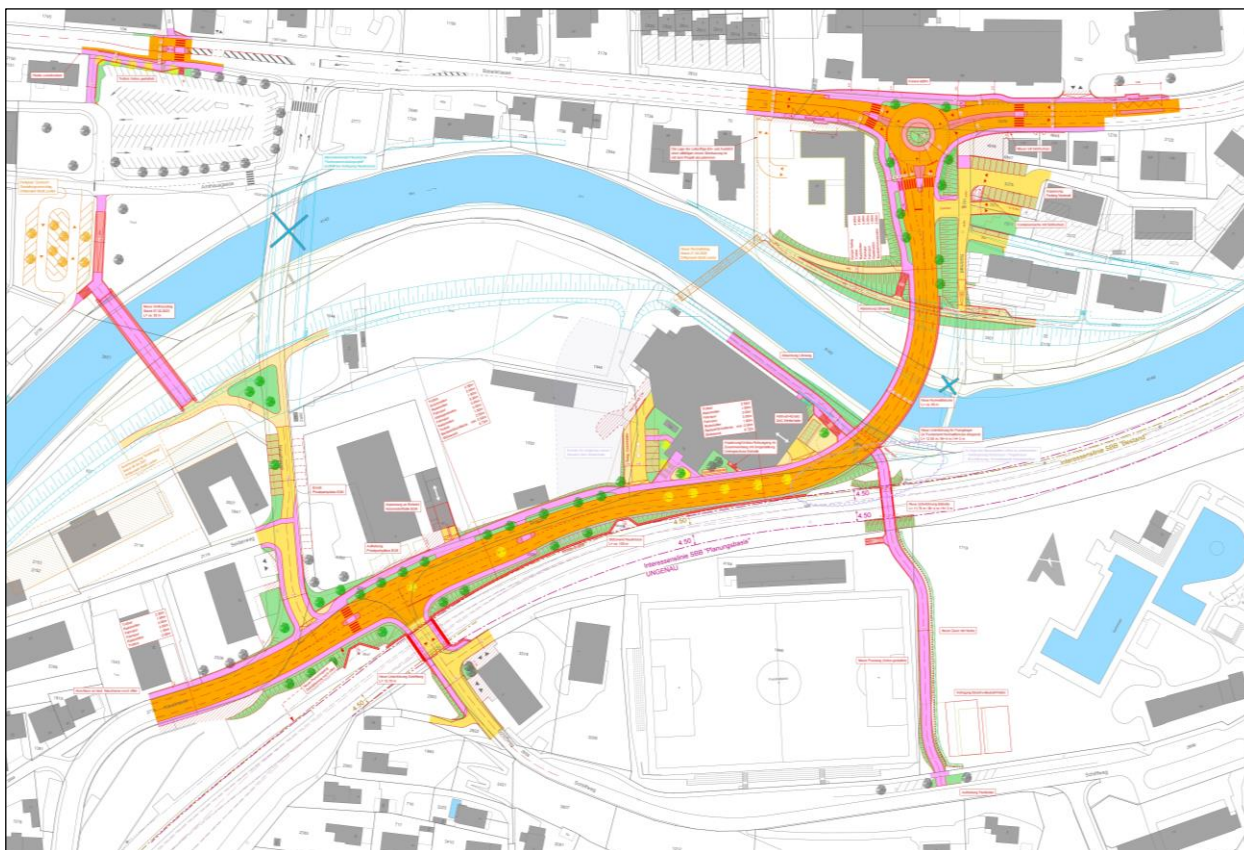


Abbildung 2 Vorzugsvariante neue Naustrasse mit Fuss-Velo-Infrastrukturen

Diese Entscheidungen zu Trassierung und Strassenraumaufteilung der neuen Naustrasse gliedern sich in die Planungen im Umfeld ein:

- > Es werden zwei neue Fuss-/Velobrücken über die Birs erstellt: der Amthaussteg im Westen und der Norimattsteg im Osten. Die bestehende Naubrücke wird abgebrochen.
- > Die drei Brücken werden mit einem Fussweg (Velos gestattet) verbunden. Eine mit Velos fahrbare Verbindung zur neuen Norimattbrücke wird nicht eingerichtet.
- > Der Fussweg (Velos gestattet) wird in Richtung Süden mittels der Unterführung Eishalle unter der neuen Naustrasse und unter dem SBB-Gleisbereich hindurch bis zum Schliffweg verlängert. Eine Rampe ermöglicht den behiG-konformen Zugang zur Sportanlage.
- > Die alte Naustrasse kann weiterhin von motorisierten Fahrzeugen, Velos, Zufussgehenden genutzt werden, sie ist keine Kantonsstrasse mehr. Aufgrund des Abbruchs der Naubrücke endet die alte Naustrasse mit Sackgassen an beiden Uferseiten der Birs.

Die genaue Lage der Unterführungen kann aufgrund dieser äusseren Einflüsse nicht geändert werden (s. auch Kapitel 3.1 Erläuterung Unterführung):

- > Lage des südlichen Brücken-Widerlagers
- > Bestehende Bebauung Eishalle
- > Topographie bzw. Gefälle und Rampenlänge zur Unterquerung von Brücke und Gleisbereich

1.3.3 Nutzergruppen der Fuss-/Veloinfrastruktur

Bei Verbindungen für Velofahrende gilt es, zwei Nutzergruppen zu unterscheiden: die **geübten**, schnellen Velofahrenden und die ungeübten, langsameren, **sicherheitsbewussten** Velofahrenden.

- > Zur ersten Gruppe der **geübten** Velofahrenden gehören meistens Pendler und langjährige Alltagsvelofahrende; sie haben hohe Ansprüche an eine direkte, zeitverlustfreie Wegführung und kommen mit den Nutzungsanforderungen der Radstreifen entlang der Kantonsstrasse auch bei höherem Schwerverkehrsanteil zurecht.
- > Zur zweiten Gruppe der **sicherheitsbewussten** Velofahrenden gehören einerseits Freizeitfahrende und andererseits Velofahrende mit einem hohen Sicherheitsbedürfnis wie seltene, sehr junge, ältere Velofahrende oder Begleitpersonen von Kindern. Diese Gruppe präferiert Routen ohne MIV und sichere Querungsmöglichkeiten von Strassen, wofür sie auch Umwege in Kauf nimmt. Den Radstreifen auf der Naustrasse in Richtung Norimatt nehmen diese Velofahrenden durch die Position zwischen fliessendem Verkehr und Stützwand Gleis als subjektiv unsicher wahr.

Im Hinblick auf eine attraktive, sichere Führung sowohl für Zufussgehende als auch für geübte und sicherheitsbewusste Velofahrende, welche die Konflikte zwischen den divergierenden Ansprüchen der Nutzergruppen minimiert, werden parallel zur Birs zwei Achsen für den Fuss- und Veloverkehr angestrebt:

- > Ein Fussweg (Velos gestattet) soll von dem Amthaussteg durch den Freiraum Nau verlaufen, den Norimattsteg sowie den Zugang zum Schiesskeller im UG der Eishalle anbinden und mittels der Unterführung Eishalle unter der verlegten Naustrasse und dem SBB-Gleis hindurch zum Fussballplatz/der Badi führen.
- > Entlang dieses Wegs wird der Fussverkehr bzw. der sicherheitsbewusste Velofahrende durch den neu entstehenden Birspark gelenkt. Durch die Trassierungsparameter, wie ein Gefälle geringer als 6% und einer ausreichenden Wegbreite für den Begegnungsverkehr auch für Zufussgehende mit Kinderwagen

oder Rollstuhl, stellt dieser Weg eine attraktive Verbindung für alle Zufussgehenden und Velofahrenden dar, auch für die Mobilitätseingeschränkten.

- > Die geübten Velofahrenden aus dem Raum Norimatt nutzen die Velostreifen auf der neuen Naustrasse oder die kantonale Radroute auf dem Schliffweg. Sie gelten bezogen auf den Frei-Raum Nau als Durchgangsverkehr.

Diese beiden Achsen unterstützen eine konfliktarme Nutzung und Erreichbarkeit des Frei-Raums Nau sowie der Sport- und Freizeitanlagen.

2 Projektziele

Folgende Projektziele sollen mit der Fusswegverbindung (Velos gestattet) Stedtli – Birspark – Fussballplatz/Badi verfolgt werden:

- > **Attraktivität:** Den unterschiedlichen Nutzergruppen wie Erholungssuchende, Freizeit- und Pendlerverkehr zu Fuss oder mit dem Velo stehen direkte Wege zur Verfügung.
- > **Sicherheit:** Konflikte zwischen den Verkehrsmitteln Fuss, Velo – schnell und langsam, geübte und ungeübte – sowie Auto werden vermieden. Neben den objektiven Sicherheitseinbussen z.B. durch einen hohen Schwerverkehrsanteil wird bei Velofahrenden auch die subjektive Wahrnehmung der Sicherheit berücksichtigt. Die unmittelbar neben dem Radstreifen verlaufende Stützwand verringert das subjektive Sicherheitsgefühl, weil es keinen sicheren Ausweichraum z.B. bei Hindernissen auf dem Radstreifen gibt. Die normgerechte Trassierung und Beleuchtung der Unterführung vermeidet Angsträume, so dass dieser Aspekt nicht separat betrachtet wird.
- > **Erreichbarkeit:** Angebot einer wahrnehmbaren Verbindung zwischen Wohnen – Arbeiten – Erholen – Freizeit. Dieser Aspekt erhält durch die Funktion Laufens als Regionalzentrum eine besondere Bedeutung, da die Sport- und Freizeiteinrichtungen auch von Einwohnerinnen und Einwohnern aus den umliegenden Gemeinden genutzt werden.
- > **Umwelt:** Angebot einer attraktiven, niedrighschwellig, sicheren Langsamverkehrsverbindung zwischen Stedtli und den Sport- und Freizeiteinrichtungen zwecks Vermeidung von Autofahrten bei möglichst geringer Beeinträchtigung von Naturwerten

3 Beschreibung der Varianten

3.1 Erläuterung Unterführung Eishalle

Die Fussweg-Verbindung (Velos gestattet) stellt eine hindernisfreie Zuwegung vom Uferweg an der Eishalle bis zum Schliffweg dar (siehe Abbildung 3). Die Verbindung führt unter der Norimattbrücke sowie unter dem Bahndamm hindurch. Die lichte Höhe beträgt bei beiden Bauwerken mindestens 3.00 m. An den Uferweg ist auch der Eingang zum Schiesskeller angebunden, welcher im Untergeschoss der Eishalle liegt.

Eine leichte Verschiebung des Unterführungsbauwerks nach Westen – um den Eingriff in den Gewässer-
raum zu reduzieren – wurde ebenfalls geprüft. Für eine günstige statische Ausbildung der Foundation beim
südlichen Brückenwiderlager ist der Fussweg in das Brückenbauwerk der neuen Norimattbrücke zu integ-
rieren. Ein separates Bauwerk unter der verlegten Naustrasse ist konstruktiv nur äusserst schwierig umzu-
setzen und hätte auch negative Auswirkungen auf die Gestaltung der Norimattbrücke gehabt.

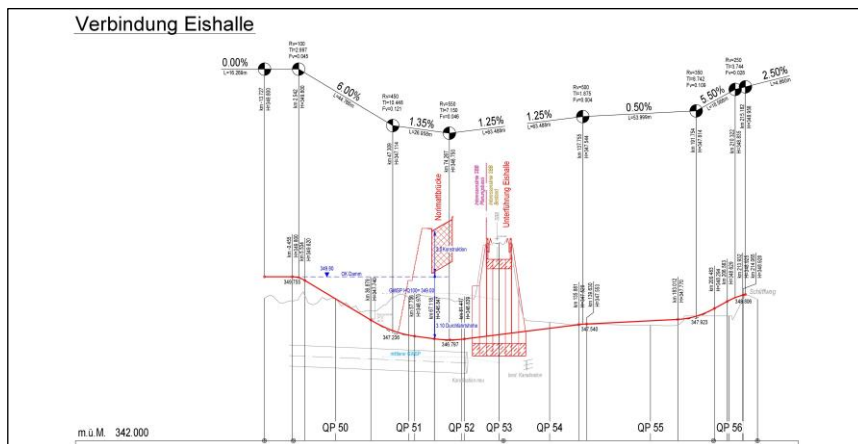


Abbildung 3 Längsschnitt Unterführung 'Eishalle'

Der Tiefpunkt der Verbindung liegt zwischen der verlegten Naustrasse und dem Bahndamm. Auf Seite
Eishalle wird die Höhendifferenz mit einem behiG-konformen Rampengefälle von 6% überwunden.
Dadurch ergibt sich eine rund 45 m lange Rampe, welche je nach Regenereignis unter dem Hochwasser-
spiegel der Birs zu liegen kommt.

Als massgebender Begegnungsfall sollen drei Zufussgehende nebeneinander gehen oder sich kreuzen
können. Die minimale lichte Breite für diesen Begegnungsfall liegt gemäss SN 40246, Tabelle 4 bei 3.50
m. Sind jedoch die Rampen seitlich durch Mauern begrenzt, wie dies bei dieser Verbindung im Einflussbe-
reich der Birs der Fall ist, ist die minimale lichte Breite von Rampen und Tunnel grundsätzlich identisch.
Die minimale lichte Breite des Tunnels resp. bei Überdeckungen ist abhängig von der Betriebsform und
der Tunnellänge. Für eine Nutzung durch Fussverkehr und einer Tunnellänge > 10 m ergibt sich gemäss
SN 40 246, Tabelle 2 eine Breite von min. 4.0 m, dies unabhängig vom massgebenden Begegnungsfall.

Der Fussweg zwischen der Eishalle und dem Schliffweg wird asphaltiert. Dies führt gegenüber einer
chaussierten Oberfläche zu einem angenehmeren Gehkomfort, zu einer Verbesserung des oberflächlichen
Wasserabflusses (Vermeidung von Wasserlachen) und auch zu einer Vereinfachung des Unterhalts- und
Reinigungsdienstes. Im Bereich zwischen der verlegten Naustrasse und der Unterführung Eishalle ist eine
Beleuchtung geplant. Dies führt zu einer Erhöhung des Sicherheitsempfindens und auch zu einer Vermin-
derung der Gefahrenpotenziale. Entlang vom Uferweg ist keine Beleuchtung vorgesehen. Im Bereich ent-
lang von Fussballplatz und Badi bis zum Schliffweg wäre eine Beleuchtung vorteilhaft und auch umsetz-
bar.

3.2 Variante 0 Basisvariante

Die Variante 0 Basisvariante bildet einen Zustand ohne Abwägungsnotwendigkeit ab, d.h. ohne eine Nutzung von Flächen mit Schutzstatus (s. Abbildung 4). Die drei Brücken Amthaussteg, Norimattsteg und Norimattbrücke werden mit einem Fussweg verbunden, zwischen dem Amthaussteg und dem Norimattsteg sind Velofahrende gestattet.

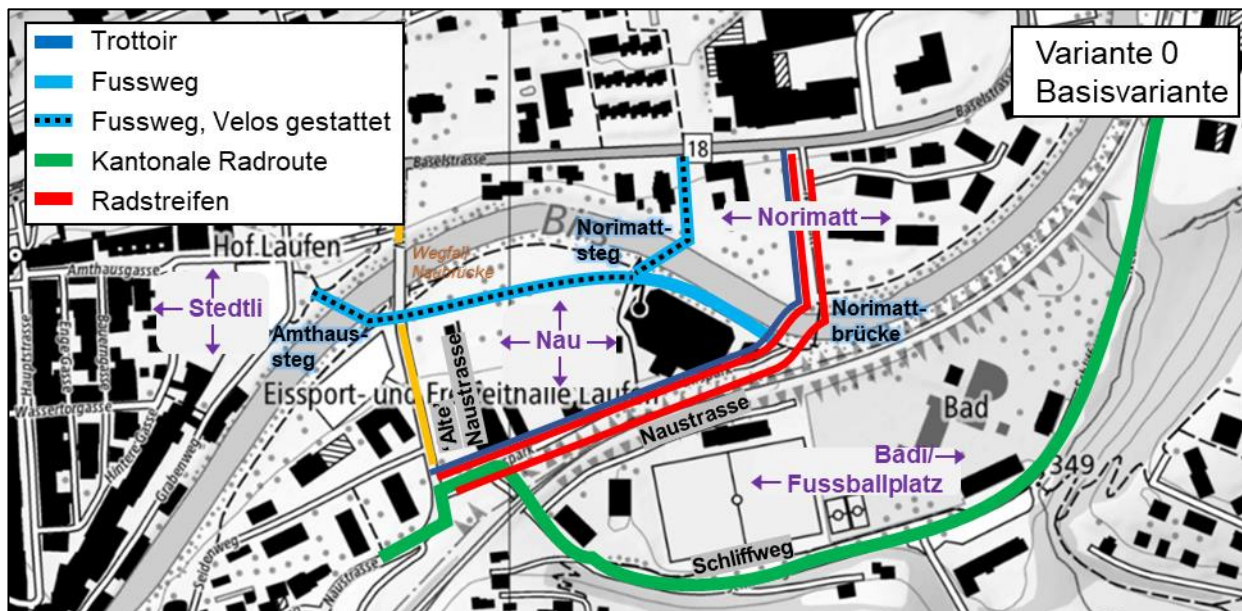


Abbildung 4 Variante 0 Basisvariante

Zufussgehende erreichen über den neuen Fussweg durch den Birspark das Stedtli, den Naherholungsbe-
reich Birspark, die Eishalle und das Gebiet Norimatt. Velos sind nur auf einem Teilstück gestattet, eine
Verbindung zwischen dem neuen Fussweg und der neuen Norimattbrücke wird nur für Zufussgehende er-
stellt. Velofahrende erreichen das Stedtli, die Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie den Fussball-
platz/die Badi in dieser Variante hauptsächlich über den Schliiffweg und die Radstreifen auf der Naus-
trasse. Die Erlaubnis, den neuen Fussweg durch den Birspark auch mit Velos zu nutzen, kommt der Ver-
bindung Stedtli – Birspark – Norimatt zugute.

Eine Verbindung zu den Sportanlagen erfolgt für Zufussgehende und Velofahrende über die alte bzw. über
die verlegte Naustrasse und über den Schliiffweg.

Diese Variante 0 Basisvariante dient als Spiegelfläche, welche Ziele erreicht würden, wenn die Standort-
gebundenheit der Unterführung Eishalle im Gewässerraum negativ abgewogen wird.

3.3 Variante A Unterführung Eishalle

Variante A Unterführung Eishalle schafft für Zufussgehende und Velofahrende eine durchgehende Verbin-
dung zwischen dem Stedtli und den Sportanlagen Fussballplatz/Badi, indem auf dem Fussweg durch den
Birspark auch Velos gestattet werden und dieser Fussweg (Velos gestattet) unter der neuen Naustrasse
und den SBB-Gleisen hindurch bis zum Schliiffweg verlängert wird (s. Abbildung 5).

Den Velofahrenden stehen weiterhin die Radstreifen auf der Naustrasse sowie die kantonale Radroute auf
dem Schliiffweg zur Verfügung.

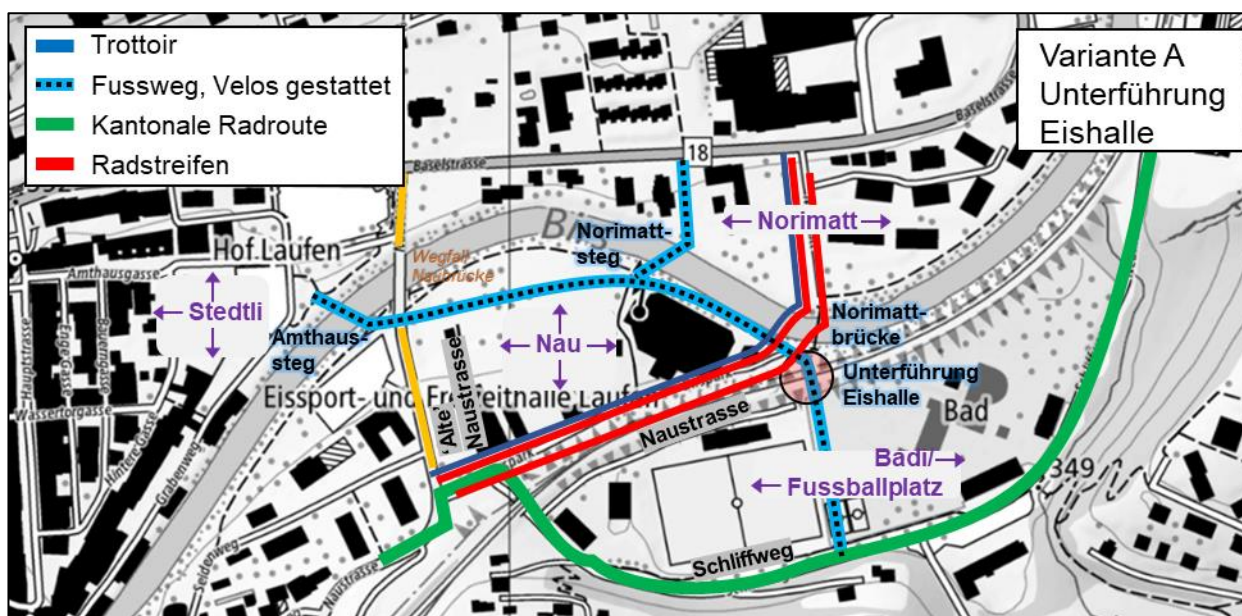


Abbildung 5 Variante A Unterführung Eishalle

Zufussgehende und sicherheitsbewusste Velofahrende erreichen über den neuen Fussweg (Velos gestattet) durch den Birspark das Stedtli, den Naherholungsbereich Nau, die Eishalle und das Gebiet Norimatt. Zusätzlich schafft die Verlängerung mit der Unterführung eine direkte Verbindung von Nau und Norimatt zu den Sportanlagen Fussballplatz/Badi. Geübte Velofahrende erreichen das Stedtli, die Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie die Sportanlagen Fussballplatz/Badi auch in dieser Variante über den Schliffweg und die Radstreifen auf der Naustrasse.

Diese Variante A Unterführung Eishalle bildet die Wunschvorstellung von Gemeinde Laufens und Kanton Basel-Landschaft ab, die die sich bietende Chance einer verbindenden Fuss-/Velo-Achse umsetzt, die durch die Verlegung der Naustrasse möglich wird.

3.4 Variante B Unterführung Schliffweg

Die Variante B Unterführung Schliffweg verzichtet auf die Unterführung Eishalle und schafft stattdessen für Velofahrende eine attraktive Verbindung Naustrasse – Fussballplatz/Badi durch eine Optimierung der Unterführung Schliffweg (s. Abbildung 6).

Wie in Variante 0 Basisvariante werden die drei Brücken Amthaussteg, Norimattsteg und Norimattbrücke mit einem Fussweg verbunden, auf dem zwischen den Brücken Amthaussteg und Norimattsteg Velos gestattet sind.

Zufussgehende erreichen über den neuen Fussweg durch den Birspark das Stedtli, den Naherholungsbereich Nau, die Eishalle und das Gebiet Norimatt. Velofahrende erreichen das Stedtli, die Freizeit- und Erholungseinrichtungen Nau sowie die Sportanlagen Fussballplatz/Badi in dieser Variante über den Schliffweg und die Radstreifen auf der Naustrasse.

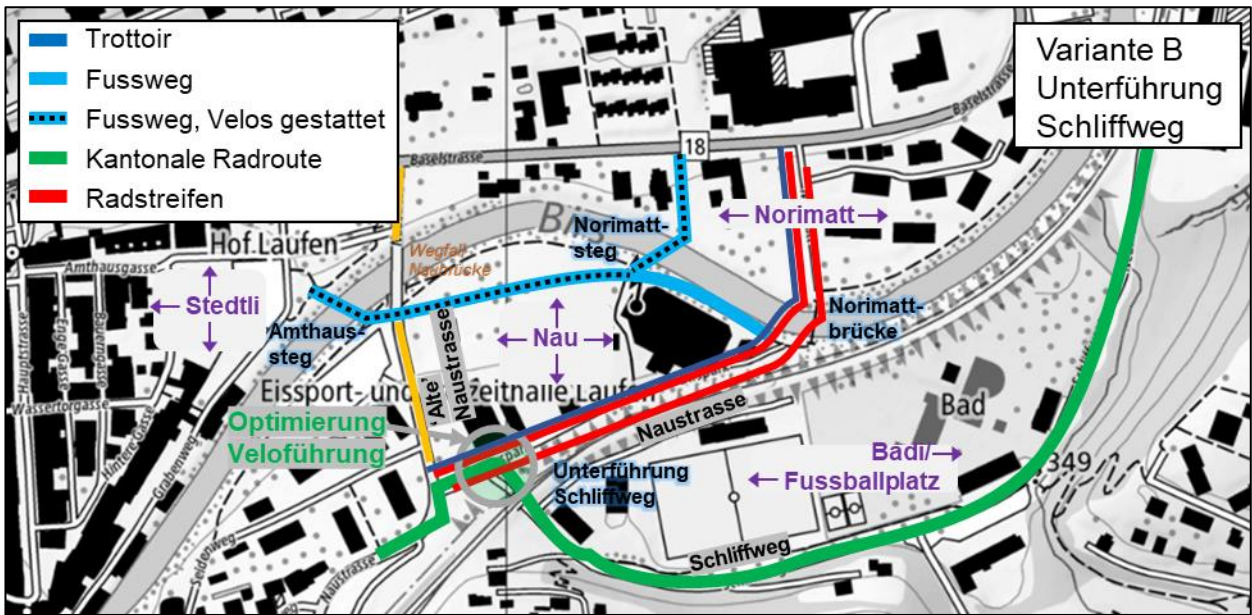


Abbildung 6 Variante B Unterführung Schlifflweg

Eine Verbindung zu den Sportanlagen erfolgt für Zufussgehende und Velofahrende über die alte bzw. über die verlegte Naustrasse und über den Schlifflweg. Durch die Optimierung der Unterführung Schlifflweg mit Fokus sicherheitsbewusste Velofahrende entsteht eine attraktive, sicher fahrbare Verbindung zwischen der kantonalen Radroute Schlifflweg, den Radstreifen auf der Naustrasse und auch der alten Naustrasse, über die das Stedtli sowie der Birspark angefahren werden können (s. Anhang B).

Diese Variante B Unterführung Schlifflweg verfolgt den Ansatz "Trennung von Fuss- und Veloverkehr" durch Angebot der zwei Achsen Birspark/Nau und Schlifflweg und vermeidet einen zusätzlichen Eingriff in den Gewässerraum bei der Unterführung Eishalle.

4 Erreichung der Projektziele

4.1 Ziel Attraktivität

- > Die Variante 0 Basisvariante erhöht nicht die Attraktivität: der direkte Weg Stedtli – Birspark – Norimatt steht nur Zufussgehenden zur Verfügung. Die für Velos fahrbare Verbindung Birspark/Nau – Norimatt erfolgt über den Norimattsteg und die Baselstrasse. Erwachsene, die mit velofahrenden Kindern die sichere, autofreie Verbindung durch den Birspark zur Eishalle und in Richtung Fussballplatz/Badi nutzen, müssen nach dem Norimattsteg ihr Velo stossen. Das Ziel Sportanlagen Fussballplatz/Badi kann von Zufussgehenden und Velofahrenden nur umwegig erreicht werden.
- > Die Variante A Unterführung Eishalle erreicht das Ziel Attraktivität sehr gut: es werden Velofahrenden und Zufussgehenden direkte Wege angeboten. Dabei können Velofahrende wählen, ob sie als sicherheitsbewusste Fahrende entlang des Fusswegs (Velos gestattet) fahren oder als geübte Velofahrende die Radstreifen entlang der Naustrasse nutzen. Auch das Ziel Sportanlagen Fussballplatz/Badi kann von Zufussgehenden und Velofahrenden umwegfrei erreicht werden.



- > Die Variante B Unterführung Schliffweg erhöht im Vergleich zu Variante 0 Basisvariante die Attraktivität durch die Optimierung der Anbindung des Schliffwegs. Auch sicherheitsbewussten Velofahrenden steht eine direkte, wenn auch nicht umwegfreie, Verbindung zwischen Stedtli – Birspark/Nau und Norimatt zur Verfügung.



4.2 Sicherheit

- > Die Variante 0 Basisvariante vermeidet im Naherholungsgebiet Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden, weil das kurze Wegstück mit "Velos gestattet" kaum Velodurchgangsverkehr anzieht. Die Radstreifen entlang der Naustrasse werden aufgrund der Verkehrsmenge und der Nähe der Stützwand nur von geübten Velofahrenden als subjektiv sicher eingeschätzt. Die sicherheitsbewussten Velofahrenden werden, besonders in Richtung Norimatt, auf das Trottoir ausweichen. Da sie "im Gegenverkehr" fahren, wird das zu Konflikten mit Zufussgehenden und an den Grundstücksausfahrten führen. Die Unterführung Schliffweg weist für sicherheitsbewusste Velofahrende keine fehlerverzeihende Veloinfrastruktur auf, mit deren Hilfe der Fussballplatz/die Badi am Schliffweg sicher fahrend erreichbar wären.
- > Die Variante A Unterführung Eishalle erreicht das Ziel Sicherheit gut: die Zufussgehenden und sicherheitsbewussten Velofahrenden können separat vom Autoverkehr die Ziele entlang des neuen Weges erreichen. Dadurch, dass Velos auf dem neuen Weg nur gestattet sind, müssen sie langsam fahren, was für geübte Velofahrende die Route über den Schliffweg bzw. die Radstreifen entlang der Naustrasse attraktiver macht.
- > Die Variante B Unterführung Schliffweg weist eine neutrale Zielerreichung Sicherheit auf: Die sichere, attraktiv fahrbare Verbindung zwischen Schliffweg und Naustrasse lenkt die geübten Velofahrenden auf diese Route und trägt so zu einer Verringerung des Konfliktpotenzials von Zufussgehenden und Velofahrenden auf dem neuen Weg zwischen dem Amthaussteg, dem Norimattsteg und der Norimattbrücke bei. Gleichzeitig verbessert sie die sichere Erreichbarkeit von Fussballplatz/Badi für sicherheitsbewusste Velofahrende. Die Sicherheitseinbussen auf der Naustrasse, wie sie in Variante 0 Basisvariante beschrieben sind, treffen auch hier zu.



4.3 Erreichbarkeit

- > In Variante 0 Basisvariante sind sowohl der neue Fussweg als auch dessen Zugänge über die drei Brücken gut wahrnehmbar, für Zufussgehende sind die Ziele Stedtli – Birspark/Nau – Norimatt sehr gut erreichbar. Für Velofahrende ist der Birspark aus Süden kommend nicht erreichbar. Ausserdem können weder Zufussgehende noch Velofahrende das Ziel Sportanlagen Fussballplatz/Badi erreichen, da die Route über Naustrasse – Schliffweg umwegig und nicht intuitiv wahrnehmbar ist.
- > In Variante A Unterführung Eishalle sind sowohl der neue Fussweg (Velos gestattet) als auch dessen Zugänge über die drei Stege/Brücken gut wahrnehmbar. Für Zufussgehende und Velofahrende sind die Ziele Stedtli – Birspark/Nau – Norimatt sehr gut erreichbar. Durch die Verlängerung des Weges bis zum Schliffweg mit einer prägnanten Unterführung ist die Erreichbarkeit der Sportanlagen Fussballplatz/Badi auch für aus den umliegenden Gemeinden anreisende Nutzer gut wahrnehmbar.
- > In Variante B Unterführung Schliffweg sind sowohl der neue Fussweg (Velos gestattet) als auch dessen Zugänge über die drei Stege/Brücken gut wahrnehmbar. Für Zufussgehende und Velofahrende sind die Ziele Stedtli – Birspark/Nau – Norimatt sehr gut erreichbar. Nur für



Velofahrende ist die Erreichbarkeit der Sportanlagen Fussballplatz/Badi durch die sichere Gestaltung der Unterführung Schliffweg gegeben und auch wahrnehmbar.

4.4 Umwelt

Die Beanspruchung von Flächen mit Schutzstatus ist bei allen Varianten gering (vgl. Kapitel 6). Zwecks Unterscheidung wird daher die neu versiegelte Fläche herangezogen.

- > Variante 0: vom Amthaussteg bis Norimattbrücke ca. 70 m² (Treppe)
- > Variante A: vom Amthaussteg bis Schliffweg ca. 850 m², davon ca. 390 m² innerhalb des Gewässerraums
- > Variante B: zusätzlicher Flächenbedarf im Bereich der Unterführung Schliffweg ca. 295 m²



4.5 Fazit Zielerreichung

Die Zusammenfassung der Zielerreichung der drei Varianten verdeutlicht, dass keine der drei Varianten eindeutig die Beste ist (s. Abbildung 7).



Abbildung 7 Fazit Zielerreichung

- > Die Variante B Unterführung Schliffweg weist bei allen vier Kriterien eine mittlere Zielerreichung auf,
- > Die Variante 0 Basisvariante erreicht nur im Kriterium Umwelt eine positive Zielerreichung.
- > Die Variante A Unterführung Eishalle erreicht in den drei Kriterien Attraktivität, Sicherheit und Erreichbarkeit eine positive Zielerreichung, die aber zu einer negativen Bewertung Umwelt führen.

5 Detaillierung Zielerreichung Umwelt und Schutzbestimmungen

5.1 Gewässerraum

Die Breite des übergangsrechtlichen Gewässerraums der Birs beträgt gut 60 m und verläuft durch die grosse Eissport- und Freizeithalle sowie die (abzubrechende) sechseckige Kletterhalle (s. Abbildung 8). Wie in Kapitel 1.3.1 Hochwasserschutzprojekt Birs geschildert, wird der Gewässerraum noch an das Hochwasserschutzprojekt angepasst. Als Orientierung kann die Gewässerbaulinie dienen. Es wird deutlich, dass der Gewässerraum im Bereich der Unterführung Eishalle unverändert bleibt, da der Standort ausserhalb der Aufweitungen liegt.

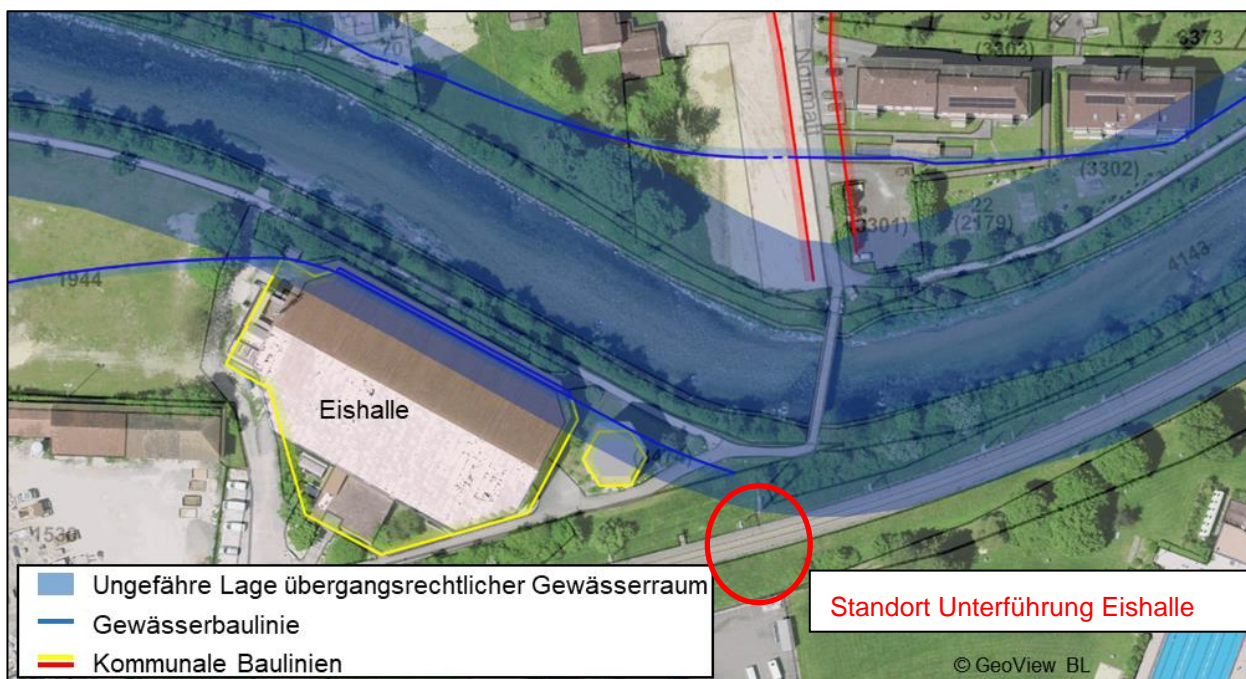


Abbildung 8 Übergangsrechtlicher Gewässerraum an der Birs

Innerhalb des Gewässerraums dürfen, sofern keine überwiegenden Interessen entgegenstehen, nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Bauten und Anlagen erstellt werden (Art. 41c Abs. 1 GSchV). Dazu zählen Fuss- und Wanderwege, Flusskraftwerke und Brücken. In dicht überbauten Gebieten kann die Behörde für zonenkonforme Anlagen Ausnahmen bewilligen, soweit kein überwiegendes Interesse entgegensteht. Bestehende Bauten innerhalb des Gewässerraumes geniessen Bestandesgarantie. Unterhalts- und einfache Erneuerungsarbeiten sowie angemessene Erweiterungen sind erlaubt, sofern dadurch die Funktionen des Gewässerraums nicht zusätzlich beeinträchtigt werden (Art. 41c Abs. 2 GSchV i.V.m. § 109 RBG).

Als zulässige Anlagen werden zwar Fuss- und Wanderwege genannt, nicht aber Velowege. Bei Nachweis einer relativen Standortgebundenheit (vgl. Anhang C) ist eine Ausnahme denkbar.

Der anzupassende Wegteil zwischen Eissporthalle und neuer Naustrasse ist bei allen drei Varianten gleich lang. Variante 0 Basisvariante geht von einem Fussweg aus. In Variante B Unterführung Schliffweg endet der Fussweg an der neuen Norimattbrücke. Bei Variante A Unterführung Eishalle liegt der Fussweg (Velos gestattet) auf einigen Metern länger im Gewässerraum. Es werden rund 400 m² im Gewässerraum beansprucht.

5.2 Ufer- und Naturschutzzone

Im fraglichen Bereich am rechten Ufer zwischen Eissporthalle und Norimattsteg (Quartierplan Eissporthalle im Nau) sind keine Uferschutz- oder Naturschutzzonen ausgeschieden worden. Ufervegetation wird von der Wegverbindung nicht tangiert.

5.3 Biotopschutz (schützenswerte Lebensräume)

In den drei Varianten sind Eingriffe in schützenswerte Lebensräume in nur geringem Umfang nötig. Bei Variante A sind durch die Unterführung zusätzlich noch die SBB-Böschungen betroffen, die im Reptilieninventar verzeichnet sind.

Gemäss Art. 14 Abs. 6 NHV darf ein technischer Eingriff, der schützenswerte Biotop beeinträchtigen kann, nur bewilligt werden, sofern er standortgebunden ist und einem überwiegenden Bedürfnis entspricht. Es handelt sich um eine relative Standortgebundenheit, bei der triftige Gründe vorliegen müssen, warum der gewählte Standort vorteilhafter ist als ein Alternativstandort. Soweit keine Wiederherstellung möglich ist, besteht die Pflicht, für Ersatz zu sorgen.

5.4 Wald

Wald ist nicht betroffen.

6 Zusammenfassung und Fazit

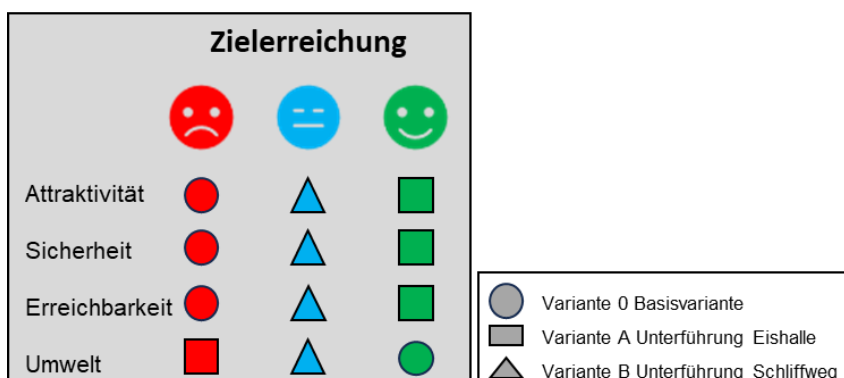
Im Rahmen des kantonalen Hochwasserschutzprojektes Laufen muss die heutige Naubrücke neu gebaut werden, die Naustrasse verläuft künftig parallel zum SBB-Gleis. Die Stadt Laufen definiert den entstehenden Frei-Raum Nau als Freizeit- und Naherholungsraum Birspark. Einerseits dient dieser Raum künftig dem Aufenthalt und der Naherholung, andererseits auch als Verbindung zwischen dem Stedtli und den auch regional bedeutsamen Sport- und Freizeitanlagen Eishalle, Fussballplatz und Badi.

Im Hinblick auf eine attraktive, sichere Führung sowohl für Zufussgehende als auch für geübte und sicherheitsbewusste Velofahrende, welche die Konflikte zwischen den divergierenden Ansprüchen der Nutzergruppen minimiert, werden parallel zur Birs zwei Achsen für den Fuss- und Veloverkehr angestrebt: durch den Birspark und entlang der Naustrasse bzw. dem Schliffweg.

Mit der neuen Fusswegverbindung (Velos gestattet) Stedtli – Birspark/Nau – Fussballplatz/Freibad werden drei Ziele verfolgt:

- > **Attraktivität:** Den unterschiedlichen Nutzergruppen wie Erholungssuchende, Freizeit- und Pendlerverkehr zu Fuss oder mit dem Velo stehen direkte Wege zur Verfügung.
- > **Sicherheit:** Konflikte zwischen den Verkehrsmitteln Fuss, Velo – schnell und langsam, geübte und ungeübte – sowie Auto werden vermieden
- > **Erreichbarkeit:** Angebot einer wahrnehmbaren Verbindung zwischen Wohnen – Arbeiten – Erholen – Freizeit
- > **Umwelt:** Angebot einer attraktiven, niedrighschwellig, sicheren Langsamverkehrsverbindung zwischen Stedtli und den Sport- und Freizeiteinrichtungen

Von diesen vier Zielen leistet die Variante A Unterführung Eishalle bei drei Aspekten einen positiven Beitrag zur Zielerreichung:



Folgende Flächen mit Schutzstatus sind im Nahbereich der drei Varianten vorhanden:

	Variante 0	Variante A	Variante B
Gewässerraum	Geringe Beanspruchung	Geringe Beanspruchung	Geringe Beanspruchung
Uferschutzzone	Keine Beanspruchung	Keine Beanspruchung	Keine Beanspruchung
Naturschutzzone	Keine Beanspruchung	Keine Beanspruchung	Keine Beanspruchung
Schützenswerte Lebensräume	Geringe Beanspruchung, Ersatzmassnahmen nötig	Geringe Beanspruchung, Ersatzmassnahmen nötig	Geringe Beanspruchung, Ersatzmassnahmen nötig
Wald	Keine Beanspruchung	Keine Beanspruchung	Keine Beanspruchung

Für die gelb markierten Bereiche ist der Nachweis einer relativen Standortgebundenheit erforderlich. Der Unterschied zwischen den Varianten ist minimal.

Zulässigkeit von Eingriffen

Es wird davon ausgegangen, dass ein politischer Auftrag und somit ein öffentliches Interesse besteht, die in Kapitel 2 aufgeführten Projektziele zu erreichen. Dokumentiert wurde dies z.B. im Räumlichen Entwicklungskonzept [1]. Im Mai/Juni 2023 haben sich der Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft sowie die Stadt Laufen in einem Stadtratbeschluss für die Variante A Unterführung Eishalle ausgesprochen. Alternativen wurden abgeklärt. Die beiden Varianten A Unterführung Eishalle und Variante B Unterführung Schliffweg weisen einen unterschiedlich guten Zielerreichungsgrad auf, während mit der Variante 0 Basisvariante die gewünschten Verbesserungen nicht erreicht werden können. Gemäss dem Bundesgerichtsentscheid zur Umfahrung Näfels vom 21.09.2016, der sich mit dem Thema der relativen Standortgebundenheit befasst, können Varianten, die keine wesentlichen Vorteile aufweisen, ausgeschieden werden, hier die Variante 0 Basisvariante. Es verbleiben somit zwei Varianten, die ernsthaft in Betracht kommen.

Variantenentscheid

Der Zielerreichungsgrad der Variante A Unterführung Eishalle ist deutlich besser als jener der Variante B Unterführung Schliffweg, wobei die Eingriffe für die Variante A Unterführung Eishalle nur minimal grösser sind, was zu einem niedrigeren Zielerreichungsgrad bei dem Kriterium Umwelt führt. Es ergibt sich somit eine klare Präferenz für Variante A Unterführung Eishalle. Variante A Unterführung Eishalle könnte zusätzlich optimiert werden durch die Optimierung der Unterführung Schliffweg, um die geübten Velofahrenden noch stärker auf die Achse Schliffweg zu lenken.

Die Wahl der Variante liegt im Ermessen der Planungsbehörde. Eine relative Standortgebundenheit als Voraussetzung für die Beanspruchung der geschützten Flächen ist für beide Varianten herleitbar.

Gruner AG

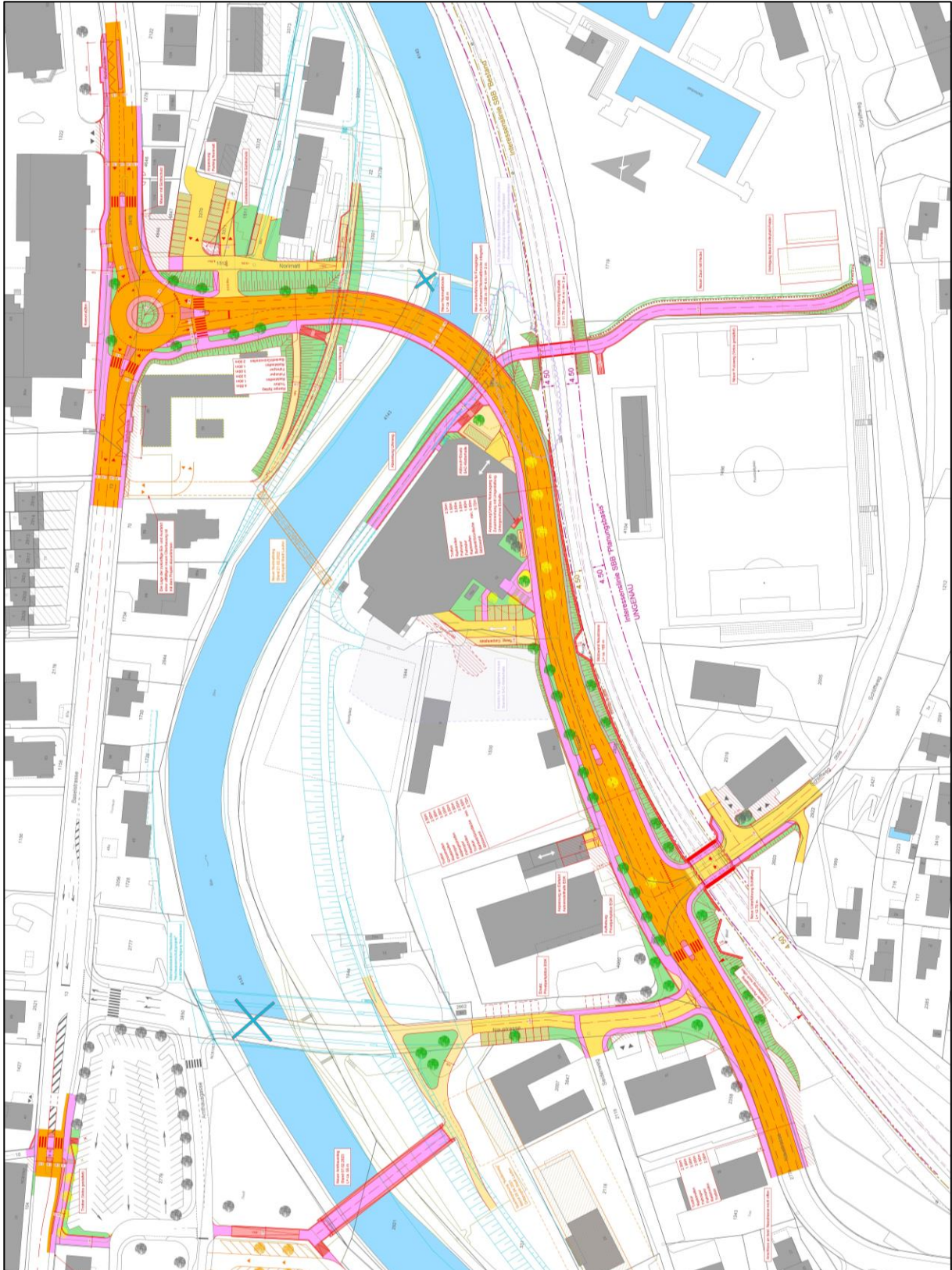


Kai Hitzfeld
Senior Experte Umwelt

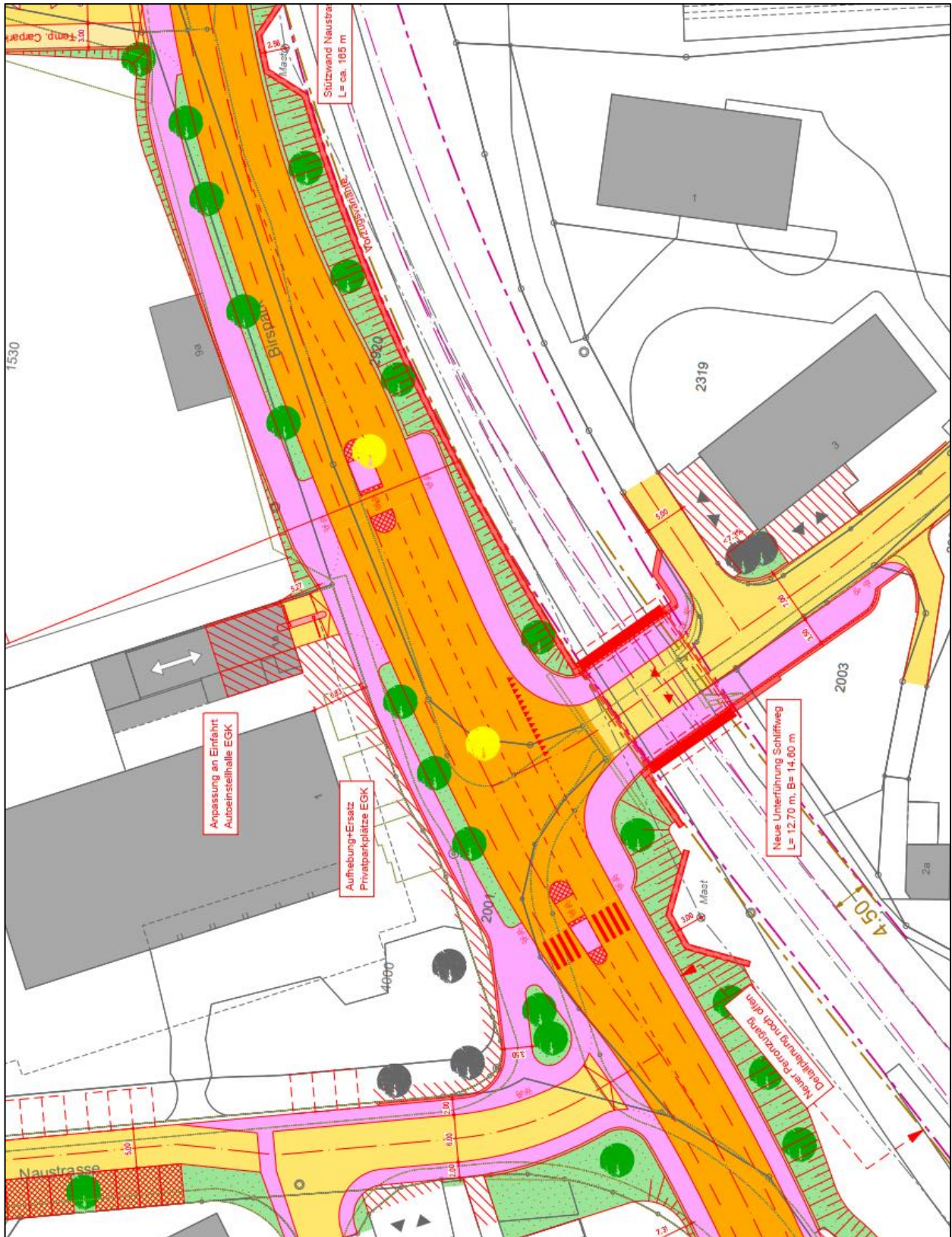


Julia Bernecker
Senior - Projektleiterin Verkehrsplanung

Anhang A
Vorzugsvariante neue Naustrasse mit Fuss-Velo-Infrastrukturen



Anhang B
Detail Variante B – Aufweitung Unterführung Schliffweg



Anhang C

Unterschiedliche Schutzkategorien nach NHG, JSG, WaG und GSchG

Schutzstatus (Voraussetzungen)	Schutzgebiet (i.w.S.)	Interessenabwägung/Zulässigkeit des Eingriffs
Absoluter Schutz	Verfassungsrechtlich geschützte Moorbiotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung	Keine Interessenabwägung, wenn es an der Schutzzieldienlichkeit / Schutzzielverträglichkeit fehlt. Der Eingriff ist dann stets unzulässig.
Absoluter Schutz mit Ausnahmen	Ufervegetation (Art. 21 NHG)	Keine Interessenabwägung, der Eingriff ist grundsätzlich unzulässig. Ausnahmen sind in Art. 22 Abs. 2 NHG geregelt ("...in den durch die Wasserbaupolizei- oder Gewässerschutzgesetzgebung erlaubten Fällen"). Auch hier wird nach der (relativen) Standortgebundenheit verlangt.
Absolute Standortgebundenheit ¹ + überwiegendes Eingriffsinteresse von nationaler Bedeutung	Auenschutzgebiete von nationaler Bedeutung; Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung	Keine Interessenabwägung, wenn unmittelbare Standortgebundenheit nicht gegeben; oder wenn das Eingriffsinteresse nicht von nationaler Bedeutung ist. Der Eingriff ist dann unzulässig.
Relative Standortgebundenheit ² + überwiegendes Eingriffsinteresse von nationaler Bedeutung	BLN-Gebiete (Art. 6 NHG); Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung	Keine Interessenabwägung, wenn relative Standortgebundenheit nicht gegeben; oder wenn das Eingriffsinteresse nicht von nationaler Bedeutung ist. Der Eingriff ist dann unzulässig.
Relative Standortgebundenheit ² + (spezifisches) öffentliches Interesse, nur ausnahmsweise überwiegendes privates Interesse	Gewässerraum (Art. 36a GSchG, Art. 41c GSchG) ³	Im Gewässerraum dürfen nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege, Flusskraftwerke oder Brücken erstellt werden. In dicht überbauten Gebieten kann die Behörde für zonenkonforme Anlagen Ausnahmen bewilligen, soweit kein überwiegendes Interesse entgegensteht.
Relative Standortgebundenheit ² + überwiegendes öffentliches oder privates Interesse	WZV-Reservate, Jagdbanngebiete, Biotop von regionaler und lokaler Bedeutung sowie weitere schutzwürdige Lebensräume Wald (Art. 5 WaG)	Keine Interessenabwägung, wenn relative Standortgebundenheit nicht gegeben ist. Der Eingriff ist nur zulässig, wenn das Eingriffsinteresse überwiegt.
Einfache Interessenabwägung	Art. 3 NHG	Interessenabwägung. Der Eingriff ist nur zulässig, wenn das Eingriffsinteresse überwiegt.

Abb. 3: Schutzkategorien nach NHG, JSG, WaG und GSchG.

Zur Bedeutung von Fruchtfolgefächern siehe Kapitel 5.9 "Boden" und 5.16 "Fruchtfolgefächern".

¹ Es handelt sich um den einzig möglichen Standort.

² Es müssen besonders wichtige und objektive Gründe vorliegen, die den vorgesehenen Standort gegenüber anderen Standorten als vorteilhafter erscheinen lassen.

³ Der Grundwasserschutz ist in den Art. 19 ff. GSchG geregelt.